This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

HDI
HL 3PZ1 G

CAMPOLONGO

MORTI E LESIONI SULLE STRADE FERRATE

ITA
952.1
CAM

HARVARD
LAW
LIBRARY

Digitized by Google

Digitized by Google

Al Prof. Lucchini
con immutata stima
l'autore
Napoli - 18 - VI - '96

F. CAMPOLONGO

MORTI E LESIONI

SULLE

STRADE FERRATE

Estratto dal periodico **La Scuola Positiva**, Anno VI, 1896, N. 4-5

FIRENZE
TIPOGRAFIA COOPERATIVA
Via Pietrapiana, N.° 46

1896.

BIBLIOTECA LUCCHINI
7460
N.° d'ord. 2139

Digitized by Google

Footy

Digitized by Google

Estratto dal periodico LA SCUOLA POSITIVA, Anno VI, 1896, N. 4.

MORTI E LESIONI SULLE STRADE FERRATE

Sommario: 1. Responsabilità penale della colpa e sua evoluzione. — 2. Coefficienti. — 3. Causa diretta e indiretta. — 4. Elementi differenziali. — 5. Danno derivante da disastro. — 6. Caratteri degli articoli 371, 375, 384 Cod. pen. Legislazione straniera. — 7. Disposizioni del Codice. Aggravanti e diminuenti. — 8. Paralleli. Omissioni. Riforme. — 9. Competenza e prescrizione. — 10. Responsabilità civile e suo concetto fondamentale. Legislazione e Giurisprudenza. — 11. Statistica giudiziaria. Voti.

I.

1. — Cade schiacciato l'operaio, che attende al lavoro, dalla pesante locomotiva; cade l'infelice viaggiatore, vittima talora di segnali inopportuni o di false manovre, e mentre il volgo designa l'avvenimento come una disgrazia, e le società ferroviarie e le loro autorità dirigenti si sforzano di escludere la loro responsabilità, è dovere di ogni giurista studiare il caso con analisi sapiente per ritrovarne la responsabilità e la parte, che ad alcuno possa risalirne.

Crescono le conquiste della scienza; cresce l'attività umana nella sua energia volitiva ed intellettuale, e cresce nella società la responsabilità e il conseguente diritto alla integrità della propria individualità; epperò una bene intesa giustizia sociale deve con elevati sentimenti e con pene proporzionate contribuire a diminuire la falange dei numerosi martiri del lavoro nelle cave, nelle miniere, negli opificii, nelle ferrovie, che ad ogni piè sospinto ci designano le statistiche.

Era il diritto rigido di Roma, che mal si piegava alla punizione della colpa, e se qualche imperatore (1) punì qualche caso isolato di

(1) Dig. 8, 48, 4, § 2. « Cum quidam per lasciviam causam mortis praebuisset comprobatum est factum Ignatii Taurini proconsulis Breticae a divo Hadriano, quod eum in quinquaennium relegasset. » FERRINI, *Diritto Penale Romano*, nel *Trattato* del COGLIOLO, vol. I, p. 44.

Digitized by Google

omicidio per imprudenza, nessuna legge umanitaria è di quel diritto, che rammenti a' posteri che una responsabilità per malaccortezza ricadesse sui padroni, su quegl' imprenditori, che col sangue di migliaia di schiavi compivano quelle opere, che con le ruine giganti del Colosseo, del palazzo de' Cesari, della via Appia restano ad attestare ancora l'opera non del tutto distruttrice del tempo.

Ma la colpa, che con la legge Aquilia non dava luogo che ad una pura azione civile, ad un' *actio in factum*, col progresso del tempo, quando il diritto romano subì l' influsso delle istituzioni barbariche e della legislazione canonica, cominciò ad esser valutata e tenuta presente a' fini penali, ed è avvenuto perciò che in tempi civili ritiensi giustizia punire quei fatti, che sono il risultato financo della colpa minima. E la ragione si ravvisa nella considerazione de' mezzi maggiori, di che può disporre la società per evitare disastri, nella coltura maggiore e più generale, che è intesa ad illuminare le menti più volgari, nel cresciuto ingranaggio sociale, nella sviluppata produzione economica con l'uso di mezzi più celeri, ma pericolosi per gli operai, nei cresciuti rapporti, negli svolgimenti più complessi di una legislazione sociale: epperò avviene che la colpa si specifica, si ramifica in quella serie di fatti positivi o negativi, che, sebbene innocenti per sè stessi, danno occasione a morti, a lesioni, a disastri.

Da un secolo in qua il diritto alla incolumità fisica ha assunto anche un certo che di sacro e d' inviolabile: lo si accampa financo nelle lesioni, a che vanno incontro gli operai per mancanza di apparecchi di sicurezza, e financo ne' lavori di loro natura rischiosi (1).

Se tale è adunque la evoluzione della incolumità personale, conseguenza naturale ancora delle affermazioni de' diritti della classe operaia e della partecipazione di questa alla vita politica ed economica, anche la colpa si è venuta concretando e distinguendo in guisa da tutelare la integrità e la vita delle persone: tal che non esito ad affermare che si comincia ad imputare ancora quel grado infimo di colpa, che il Carrara voleva dovesse sfuggire ad ogni politica imputabilità (2).

2. — La colpa, che nel suo concetto generale, era ampia e confusa, nei codici moderni è stata determinata in criterii pratici, specifici, e negli articoli 371, 375 del Codice penale, ove sono appunto contemplate le lesioni e le morti colpose, il criterio della imputabilità se ne ravvisa nella imprudenza, negligenza, imperizia della propria arte o professione, nella inosservanza di regolamenti, ordini, discipline. Nella mancanza di attenzione, adunque, ad omettere la necessaria riflessione nelle azioni

(1) Spencer. *Justice;* chap. IX.

(2) Carrara. *Programma,* § 81. — Opuscoli, III, 80.

Digitized by Google

della vita e nella inosservanza degli ordini e dei regolamenti è che si ravvisa l'elemento psicologico e punibile della colpa (1): epperò se la dottrina della colpa è nel suo divenire, se i reati colposi si allargano tal che il risultato ultimo sarà che al dolo dovrà contrapporsi la colpa, non si poteva dal Codice italiano dare una definizione generale, puramente scientifica di essa. Nè è altrimenti presso le legislazioni straniere: il Codice belga e il francese fanno una enumerazione de' casi della colpa; il Codice germanico e quello badese usano la parola *fahrlässigkeit*, eguale nel concetto alla *culpa* in latino; il Codice del Würtemberg usa la parola: *nachlässigkeit*, presso di noi *trascuranza;* altre volte le parole: *unvorsichtigkeit* e *ungeschickliekeit*, per *imprevidenza* ed *imperizia;* il Codice sassone le parole: *unbesonnenhirt, unbedachtsamheit* per *disattenzione, inconsideratezza.*

Nè il concetto di alcuni scrittori, per cui la colpa si vuol distinguere in colpa di omissione o di commissione, di temerità e di negligenza, di previsione e di difetto di previsione, d'impeto e di proposito, scientificamente è accettabile, perchè tali distinzioni sono unilaterali, spesso false, e peccano d'indeterminato: sotto un aspetto fisico pratico, sebbene il più delle volte a fine diverso, si presentano le distinzioni generiche di *culpa in vigilando, culpa in eligendo, culpa in obediendo, culpa in committendo;* ma sempre che si vogliano trovare gli estremi di una lesione o di una morte colposa si devono necessariamente riscontrare i seguenti criterii: 1° Causa mediata od immediata, determinante l'evento dannoso: dessa ha radice in un fatto dell'uomo; 2° Effetto determinato dalla causa: desso si concreta nel danno materiale, nella perturbazione di mente, nella morte, nelle lesioni; 3° Rapporto tra la causa e lo effetto determinato da quel fatto interno, ch'è il vizio dell'attenzione, della intelligenza, e specificato nella imprudenza, nella negligenza, nella imperizia dell'arte propria e nella inosservanza de' regolamenti, ordini e discipline. Emerge da ciò come il criterio della prevedibilità (2), propugnato da moltissimi scrittori, abbia fatto il suo tempo, e se si vuole una prova flagrante della sua insufficienza basta esaminare un fatto, avvenuto per imperizia nello esercizio di una professione, per rintracciare che lo agente non ha preveduto, nè poteva prevedere, perchè chi non è esperto nella sua professione, sa di non esser tale, ed opera secondo il suo criterio, ed intanto se per una causa avviene una morte, avrà mancato la prevedibilità, eppure la legge lo

(1) Guyav. *Critique de l'idée de sanction. Revue philosophique;* marzo 1883 citato dal Ferri. *Sociologia criminale,* III ed. 1892.

(2) Impallomeni. *Colpa ed omicidio colposo.* Catania 1884, pag. 9. — Liszt. *Lehrbuch der deutschen Strafrechts.* Berlin 1884, pag. 184.

Digitized by Google

punisce (1). E venendo allo assunto, che ne occupa, se si pon mente al grave pericolo, a cui sono esposti giornalmente i poveri operai nelle stazioni ferroviarie e i viaggiatori, è dovere approfondire il diritto penale in quella parte, che ha attinenze coll'esercizio delle ferrovie per lo svolgimento, che ogni dì assume questa branca del diritto commerciale odierno. Un esame specifico importa conoscenza di regolamenti, perchè da un concetto esatto delle nozioni di questi si può meglio valutare la responsabilità dell'imputato. Ed un lavoro pratico se di un passo non fa progredire la scienza, col materiale che presenta, addita spesso gli ideali nuovi della legislazione avvenire.

3. — Sulla prima condizione di causa non vi ha giurista che non possa non convenire. La causa immediata sta nella mano dell'agente (2), nel modo del suo operare. Un manovale ferroviario, che guidando a mano una carriuola, la spinge con violenza nel piazzale di una stazione in modo che ne cada qualche cosa, ed urti ed offenda il piede di un viaggiatore, che sta per prender posto ne' treni, è causa determinante del fatto, e quindi responsabile penalmente della lesione. Per giudicare della causa immediata bisogna osservare l'effetto ed esaminarlo e considerarlo in rapporto diretto alla causa, in modo che lo effetto sia, senza delimitazione di sorta, conseguenza necessaria della causa (3). Ben diversa è la causa mediata: questa si distingue dalla immediata, perchè lo evento si ha quando l'azione e l'omissione si presentano, per dir così, come forze inerti. Lo evento è conseguenza talora di un fatto remoto, e la responsabilità allora sorge in un modo indiretto; e sebbene della causa mediata non ammettasi da tutti la responsabilità *penaliter*, non è chi non veda come la impunità di questa in sinistri ferroviari è grave, perchè dessi sono spesso la conseguenza della inesperienza o delle inosservanze regolamentari. All'uopo il noto aforisma: *qui est causa causantis est causa causati*, getta luce nella materia, e bisogna distinguere la condizione, la occasione, che ha dato luogo allo evento, dalla causa vera ed unica del fatto, ma quando questa occasione si presenta come un dato della causa determinante, come faccia di un medesimo prisma, quando la condizione si presenta ne' medesimi termini, non è a scindere quell'elemento, che è poi la nota complessiva e determinante del reato.

Un'applicazione di questi principii fu posta dalla Suprema Corte per la negligenza del guardafreno David, che lasciò aperto uno sportello della carrozza, e nella corsa del treno un fanciullo appoggiandovisi pre-

(1) Ferri. *Sociologia Criminale.* Torino 1892, pag. 505-508, III ediz.

(2) Art. 3 Regolamento 31 ottobre 1873.

(3) Corte di Cassazione, 9 dicembre 1895, nella *Rivista Penale;* vol. XLIII, pag. 150.

Digitized by Google

cipitò, ed il padre, il tenente Lepiane, si slanciò dal treno in aiuto del figlio, restando cadavere sul binario. E la Corte considerò che « se il Lepiane incontrò in quel frangente la morte, il David ne deve rispondere, perchè il fatto del padre in *continenti illatum fuit, non postea ex nova causa supervenit* (1); aggiunse che la colpa del David, derivante dalla inosservanza dei regolamenti, per cui lo sportello si rese aperto, sta in relazione con la morte del Lepiane come causa ad effetto, causa mediata, se si vuole, ma sempre causa di un effetto necessariamente a quella collegato, e ritenne con la Corte di merito, per lo aforisma dianzi citato, che vi ha responsabilità tanto per chi commetta per sbadataggine direttamente una lesione, quanto per chi vi abbia dato causa (2).

Inoltre l'altra distinzione, che torna attendibile, ed è ammessa anche dal Carrara (3), è che è responsabile così l'autore fisico, come chi per una imprudente istigazione eccitò, favorì il reato: questi ne sarebbe l'autore intellettuale.

A parte lo esempio classico del cuoco che dubitando che fosse sale la polvere bianca, ne interroga persona superiore, e questa lo consiglia con molta leggerezza ad usarlo nelle vivande, e cagiona così lo avvelenamento di una famiglia, si può configurare invece il caso di un capostazione, che, in ispreto de' regolamenti, ordini o consigli di spingere a mano una carrozza, per passarla ad altro binario, nelle stazioni, ove ciò non sia permesso, ed intanto i manovali investono per un caso qualsiasi un operaio: in tal caso responsabili materialmente sono i manovali, moralmente il capostazione. E sulle ferrovie le sventure avvengono il più delle volte per ignoranza degl' impiegati nelle osservanze regolamentari, ed intanto il regolamento sul personale delle società esercenti dispone che nell'atto che l'impiegato assume le sue funzioni, deve firmare un esemplare delle disposizioni disciplinari e regolamentari, come prova di averne legale conoscenza: ora se risultasse dagli atti istruttorii che per ignoranza dell' impiegato fosse derivato il sinistro, dovendo ritenersi quella dell' impiegato una nomina abusiva per *mala electio*, la responsabilità penale dovrebbe risalirne pure al direttore generale della rete, semprechè risultasse dimostrato che egli fosse stato autore della nomina: *mala electio fit in culpa.* E da quanto si è venuto osservando emerge chiaro che non solo la correità può aversi

(1) Dig. « Ad Legem Aquiliam. » Lib. IX, tit. II, § 16. — Cassazione 15 gennaio 1891; 2 maggio 1891. — *Foro Italiano,* vol. XVI, parte II, col. 240-248. Caso identico decise la Corte di Bordeaux nel 31 luglio 1883.

(2) Galateo. *Memoria defensionale per la Società delle ferrovie e guardafreno David.* Napoli 1891.

(3) Carrara. *Programma.* § 1095. — Opuscoli, III. *Sul fortuito.*

Digitized by Google

in fatti simili, ma anche il concorso per assistenza, ciò che può non di rado avvenire, quando un manuale contro i regolamenti esegua una operazione, ed il capostazione od altro commesso vi presenzii, e da tale operazione derivi la lesione di alcuno (1). Registrano in proposito gli annali di giurisprudenza che dovendosi in una occasione unire una macchina ad un treno, quella, staccatasi per rottura della chiave di attacco del tender da altre vetture, andò violentemente ad urtare contro un' altra vettura, in modo che un viaggiatore ne fu sbalzato, restando cadavere (2). Si constatò che la rottura era avvenuta perchè il gancio di attacco era vecchio e mal ridotto: ora la negligenza di coloro, che eseguivano le manovre, per non essersi assicurati delle buone condizioni del materiale era evidente, come evidente era la colpa di coloro, che sopraintendevano e presenziavano quei movimenti per non aver fatto verificare prima la regolarità del materiale di uso. Lo stesso è a dire pel rovescio di una vettura, per rottura di una ruota, che causò il ferimento di un viaggiatore; ed i principii generali del diritto anche qui trovano larga applicazione (3).

4. — La seconda condizione del reato consiste in quell'elemento interno e psicologico, specificato dal legislatore nella imprudenza, nella negligenza, nella imperizia dell'arte propria o professione, nella inosservanza de' regolamenti, degli ordini, delle discipline: è d'uopo soffermarsi pertanto partitamente su questi elementi specifici della colpa.

§ 1. L' imprudenza che il Carrara (4) riteneva pel concetto della colpa, un dato di fatto positivo e reale, consiste in una mancanza di preveggenza, in un operare o leggiero o precipitoso, senza ponderazione, senza riflettere e prevenire le conseguenze del fatto proprio: *vehementius agere* (5). L'operato imprudente occasiona pericoli, innanzi a cui la società non può restarsi inerte. L'art. 16 del regolamento del servizio nelle stazioni si esprime così: « I capistazione devono evitare per quanto sia possibile di destinare agenti avventizi all'agganciamento dei veicoli; » ora se avviene che un capostazione ricorra con facilità a simili agenti, quando altri potrebbe od avrebbe potuto adibire, in caso d' infortunio toccato ad un manovale, bisogna esser rigoroso, perchè nell'operato del capostazione, oltre alla inosservanza di un ordine, vi è manifesta imprudenza.

Un caso simile si presentò innanzi la Corte di appello di Bologna, deciso nel 25 novembre 1887, ma bastò che fosse risultato che l'avven-

(1) Masini. *La colpa nel diritto penale;* 1890, pag. 68.
(2) Corte di Rouges, 13 febbraio 1872.
(3) Cassazione di Torino, 28 marzo 1885.
(4) Carrara. *Programma*, § 1099.
(5) « Ad legem Aquiliam. » L. 37, pr., L. 17. § 1.

Digitized by Google

tizio faceva da un pezzo l'agganciatore, e per sua volontà, per ritenere che l'art. 16 non doveva interpretarsi come misura proibitiva in senso assoluto, ma come norma direttiva, e per soggiungere che per tenere responsabile l'amministrazione delle ferrovie, in caso di sinistro toccato ad un manovale in una manovra, è necessario che sia stabilita e provata la inosservanza de' regolamenti e la colpa in qualcuno de' commessi e dipendenti dell'amministrazione stessa, e ciò in modo specifico. Ma, a parte il caso controverso, non ci rinfranca l' opera l' occuparci delle affermazioni, pronunciate dalla Corte di Bologna (1).

La Cassazione di Torino ravvisò invece imprudente il fatto di colui, che affidò ad un giovanetto un cavallo vivace, il quale vinse la mano del cavaliere, e lo sbalzò di sella, e poichè, mentre una terza persona tentava fermarlo su' binarii del tramvai dinanzi ad una carrozza, questa, passandogli per sopra, gli causò lesioni, così ritenne causa indiretta delle lesioni colui, che prima affidò il cavallo a mano inesperta, e il giudicato fu giustissimo (2). Imprudente egualmente è a ravvisarsi il fatto dell'amministrazione, che lascia i passaggi a livello aperti e senza sbarre di chiusura in una proprietà qualsiasi, e per uso esclusivo del proprietario di questa, perchè in un momento per mancanza di mezzi di sicurezza un sinistro può verificarsi; e in questo caso la responsabilità penale dovrebbe risalire a coloro, che ispezionano la linea, o, quanto meno, al direttore della rete, che ha il dovere di sapere se esternamente ed apparentemente la linea presenti elementi di sicurezza, e sia esente da vizi. Una simile fattispecie si presentò alla Corte di Genova, la quale nella mancanza di sbarre ravvisò tale omissione e negligenza da involgere *re ipsa* una colpa grave, e, poichè vittima del sinistro, fu un fanciulletto di cinque anni, nella violenta dissoluzione de' vincoli di sangue trovò la base alla responsabilità civile della società ferroviaria (3).

L' imprudenza infine si manifesta specialmente negli operai per soverchio zelo, per temerità.

§ 2. La negligenza è la trascuranza di ciò che ognuno ha il dovere di fare, o come cittadino, o come padre di famiglia, o come incaricato di un pubblico servizio: *qui non facit quod facere debet, videtur facere adversus ea, quae non facit* (4). La negligenza è un vizio dell' intelletto, ed è quella che dà occasione maggiore ad infortunii: dessa si distingue per la inerzia delle facoltà intellettive; è il difetto di attenzione a circostanze e fatti, che per cadere sotto i nostri sensi

(1) Ferrovie Alta Italia c. Brasa. *Rivista Giuridica Bolognese,* 1888, pag. 3.
(2) *Giur. Pen. Torinese,* 1889, pag. 403.
(3) Sentenza 30 maggio 1890. *Temi Genovese,* 1890, pag. 377.
(4) « De regulis iuris. » L. 124.

Digitized by Google

meriterebbero il nostro esame: è il contrapposto della imprudenza, guardate entrambe sotto il rapporto psicologico: comune loro dominatore è il predominio de' sentimenti egoistici, perchè l'operaio, che nell'esercizio del suo mestiere si spinge ad atti rischiosi, è mosso più dal desiderio di rendersi favorito all' imprenditore, e l' imprenditore, che omette assicurazioni e ripari, molto dall' avara idea di lucro, o da maggiori sperati guadagni.

Chi lascia, ad esempio, senza ripari un pozzo, in modo che alcuno possa cadervi, è negligente, e, se accade che, per tale negligenza, qualcuno cada e vi affoghi, deve rispondere di omicidio colposo (1). E se è vero che i fatti di negligenza vanno addebitati a trascuraggine, non parmi possa farsi differenza tra chi ha la mente fatta più culta in ambiente superiore da quella di chi svolge la sua attività in un ambiente inferiore, specialmente poi nella classe di individui e nella singolarità del reato, di che ci stiamo occupando, in cui non vi è precauzione che basti per evitare sciagure e disastri. Psicologicamente in ultimo la negligenza comprende la disattenzione e la inavvertenza (2): la inavvertenza, come disse la Commissione di revisione, fu tralasciata perchè « compresa nelle altre ipotesi, e per togliere qualcosa della casistica definizione della colpa, che è imitata sul Codice sardo, » trovando inoltre dessa radice in un fatto isolato, e in un vizio momentaneo e passeggiero dell' intelletto.

§ 3. L' imperizia nella propria arte, ufficio o professione è di speciale gravità nell' esercizio tecnico delle proprie incumbenze, onde fin da' tempi di Gaio si disse: *imperitia culpae adnumeratur* (3). Non di rado avviene che ad impiegati di prima nomina si affidano funzioni delicatissime, in cui il minimo errore può esser causa di conseguenze fatali: lo ignorare il modo di annunciare lo arrivo di un convoglio straordinario e lo scambiare un segnale per un altro possono dar luogo a disastri. L' imperizia, la inesperienza al disimpegno delle proprie funzioni psicologicamente rimettono ad un vizio della intelligenza restata inerte ad apprenderle, e in un vizio nella esplicazione non continua delle energie individuali nello esercizio di un dato ramo di servizio. Un impiegato, che, inesperto, viene adibito a cariche superiori a quelle, alle quali originariamente è stato nominato, può in qualche momento essere fatale per molte vite di viaggiatori, e in tal caso la colpa non solo è in lui, che si presta a simili funzioni, ma anche del superiore, che ve lo ha comandato: lo apprendere l' andamento di

(1) *Riv. pen.*, vol. 37, pag. 342.

(2) Ferri. Op. cit., pag. 508 e *Arringa nel disastro di Grassano*, 14 novembre 1891. — Ribot. *Psycologie de l'attention*. Paris, 1889.

(3) Giorgi. *Teoria delle obbligazioni*, vol. IV, n. 39.

Digitized by Google

un servizio di trasporto con pericolo de' viaggiatori non è certamente commendevole, e la colpa dovrebbe risalire in prima all'autorità dirigente.

Ordinariamente la inesperienza va confusa con la ignoranza, che è assenza completa di qualunque idea; ma, oltre che questa raramente avviene o si lamenta in pubblici servizi, la si deve intendere piuttosto come mancanza di pratica, ciò che implica conoscenza teorica delle funzioni, ma difetto nella esecuzione: ivi più facilmente le facoltà intellettive in un dato momento non sanno specificare, e nella esecuzione si rivela quello che comunemente si chiama errore; ma, ad essere esatti, l'errore in tal caso è il parto della negligenza, perchè, meglio funzionando l'attenzione, si può evitare una conseguenza dannosa. La Cassazione di Firenze ebbe a pronunziare sul caso di un impiegato, che per errore nello scambio delle rotaie all'eccentrico, fu causa di sinistro per altri tre impiegati (1). Ma giova osservare che le differenziazioni della colpa sono tra loro connesse in guisa ed in contatto tale, che non si può definirle nettamente con un'*actio finium regundorum*.

§ 4. La inosservanza de' regolamenti, di ordini e di discipline concreta uno de' lati principali della colpa. In materia ferroviaria, dove tutto l'organismo è basato su regolamenti, la minima inosservanza regolamentare in certi momenti può essere causa di danni incalcolabili. Sono numerosi i regolamenti ferroviarî, ed ancor più numerosi gli ordini di servizio, che s'impartiscono pel buon andamento amministrativo, ma ciò nonostante le morti e le lesioni sulle ferrovie sono frequenti appunto per la loro molteplicità, e bene spesso per la inosservanza di essi da parte degl' impiegati. La inosservanza regolamentare richiama parecchie questioni, che è bene esaminare.

a) Anche il legislatore, preoccupato dalla facilità di accidenti e sinistri, nell'art. 2 del regolamento sulla polizia delle strade ferrate si espresse così: « Nell'esercizio delle ferrovie si dovranno prendere tutte le misure ed usare tutte le cautele suggerite dalla scienza per prevenire ed evitare qualunque sinistro. » È questo un concetto esatto, che rimonta a principii giuridici e di ordine etico-sociale: il ferroviere, il viaggiatore, dietro un contratto tacito, incosciente per dir così, l'uno per il servizio, a cui viene adibito, e l'altro pel trasporto, affidano la propria vita alla Società ferroviaria; è naturale che per questo affidamento, che è il criterio indispensabile e base del momento esecutivo del contratto di trasporto delle persone, la integrità fisica dev'essere in ogni modo custodita, salvaguardata (2).

Stante la specialità del mezzo di trasporto, la meccanica ferroviaria

(1) Sent. 5 giugno 1875.

(2) Contra. - Corte d'App. di Venezia, 12 aprile 1889. *Foro Ital.*, I, 881.

Digitized by Google

detta i mezzi più opportuni per ovviare a' pericoli, ed è dovere delle pubbliche Imprese attuarli a tutela delle persone. Questo principio così largo non meriterebbe restrizioni di sorta, e già nella giurisprudenza non manca lo esame di qualche caso in materia di opificii e di macchine industriali. Il caso fu deciso dalla Corte di Brescia (1) per un operaio, che perdette un occhio per non avere l'imprenditore generalizzato ne' telai del suo opificio le paranavette, ma la Corte nella considerazione, che non può imporsi ad un industriale di adoperare ripari di non sicura efficacia o meno disadatti a prevenire disgrazie, dichiarò non esser luogo a procedimento. Ma fo osservare che erroneamente la Corte volle ritenere non ricorrere nel caso la negligenza, perchè se l'industriale dovesse essere in obbligo di usar solo apparecchi di effetto sicuro, si può dire che siccome niente è assoluto, e la meccanica come ogni altra scienza andando innanzi a gradi, nessuno è in obbligo di usare apparecchi che la scienza addita come mezzi approssimativamente sicuri per evitare infortunii. E si badi che l'imputato aveva già applicato per dodici telai il paranavette, e non per gli altri, in uno dei quali si verificò il sinistro, e bastava, come il perito aveva detto, che se quel telaio era fornito di paranavette, era presumibile, probabile e verosimile, perchè quel mezzo era riconosciuto come il più adatto fino allora, che si sarebbe evitata la disgrazia, per rintracciare nel fatto una mancanza di diligenza.

Guai se una decisione simile dovesse intervenire in materia ferroviaria! Col malinteso senso di economia, che anima le attuali società ferroviarie, si finirebbe di viaggiare in carrozze da ricordare le slitte e le bighe de' romani.

In un processo svoltosi a Novara nel 1891 si constatò che se il treno era fornito del freno ad aria compressa Westinghouse, il disastro che si verificò, non avrebbe avuto luogo, e fu ritenuta la responsabilità della Società (2).

Tutte le nazioni fanno a gara nell'imporre perchè gli apparecchi di sicurezza, i semafori sieno applicati a maggior guarentigia della incolumità personale, e ciò allo scopo di diminuire sensibilmente gl'infortunii, e prevenirli.

In casi simili a chi farne risalire la responsabilità, se non al direttore della rete, che ha il dovere di provvedere a che una possibile responsabilità sia evitata?

---

(1) Chironi. *Colpa extracontrattuale*, vol. I, pag. 139. *Foro Ital.*, anno 1891, II, col. 224.

(2) Chironi. Op. cit., loc. cit. — Cogliolo. *Responsabilità delle Società Ferroviarie*. Firenze, 1892, pag. 79.

Digitized by Google

Agli stessi scopi in Germania, in Svizzera, in Inghilterra, nel Belgio si ebbero in questo scorcio di secolo regolamenti tecnici e leggi per tutelare la integrità fisica degli operai: sono sorte delle associazioni per promuovere i mezzi più acconci ad evitare sinistri. Mercè ispettori governativi e verificazioni periodiche si è cercato e si cerca di diminuire gl'infortunii: le compagnie di assicurazione, mercè i loro agenti, sorvegliano altresì se le invenzioni preventive si applicano nelle fabbriche (1).

In Italia l'ordinamento industriale è insufficiente, e i progetti di legge che si sono avvicendati da parecchi anni a questa parte non hanno risoluto equamente il grave problema, che è uno dei lati della questione sociale.

Era conseguenza naturale che non si fosse da noi pensato lontanamente alla responsabilità ferroviaria: eppure è una legge necessaria, altamente giuridica, economica e sociale. Come vi ha un ispettorato governativo, così una Commissione d'ispettori e d'ingegneri dovrebbe suggerire i mezzi opportuni per prevenire i disastri.

In Ispagna con un decreto si è imposto obbligo alle Compagnie di munire le vetture di sonerie elettriche, e non è chi non veda la necessità de' campanelli di allarme, che sono tanto necessari ed urgenti, in quanto la vigilanza sui treni in viaggio è completamente nulla.

L'omicidio di un vescovo e l'aggressione ad un commerciante, di recente narrati dai giornali, sulla linea Roma-Firenze, e lo stupro in persona di una viaggiante su di una delle linee della Liguria sono eloquenti.

Negli Stati Uniti, ove, per una strana manifestazione della lotta ancora tra la civiltà e la barbarie, vi è il brigantaggio contro le ferrovie per depredare i passeggieri, ed ove, per la rapidità de' mezzi di trasporto e dello svolgersi dell'attività americana, i disastri ferroviari in cinque anni, dal 1888 al 1891, diedero il contingente di 30,000 morti e 50,000 feriti, con continui progetti si cerca di porre un freno alla smania di speculazione delle Società ferroviarie e alle dannose economie (2).

Se una giurisprudenza retrograda si andasse formando a simiglianza di quella della Corte di Brescia, la quale pur aveva un gran precedente in un'altra sentenza della Corte di Venezia del 18 maggio 1888 (3), si può

---

(1) Vivante. *Responsabilità de' padroni per mancanza di provvedimenti necessari a prevenire gl'infortunii del lavoro. Foro Ital.*, 1891, II, 224.

(2) Rabbeno. *Ferrovie;* nel *Dig. Ital.*, 1892. - *Le ferrovie negli Stati Uniti;* nella *Riforma sociale*, 1894. — Bosco. *L'omicidio negli S. U. d'America;* nella *Riv. pen.*, vol. XLII, pag. 246-47.

(3) *Temi Veneta*, 1888, p. 351.

Digitized by Google

dire che la teoria della colpa comincierebbe ad esulare dal Codice penale: gl' infortuni cresceranno a dismisura, perchè gl'imprenditori negli stabilimenti non avranno interesse a provvedersi di mezzi preventivi, le Società ferroviarie si difenderanno col caso fortuito, si chiuderanno nel loro egoismo speculatore, e la tirannia del capitale sarà solennemente affermata, e gl'ideali del Wagner e del Menger, per cui ogni funzione sociale deve tendere allo allivellamento e allo svolgimento della personalità di tutti, restano vacue aspirazioni (1).

Ma per fortuna lo esempio ne viene in contrario dalla Francia e dal Belgio: ivi la magistratura è severa, e l'immortale Professore di Gand ne giustifica la severità, perchè la vita delle persone è ad ogni momento in pericolo, e il Cotelle afferma altresì che la giurisprudenza si mostra severa anche per rispetto ai tramway, per quanto riguarda la sicurezza de' viaggiatori (2).

Ed il Ferri in occasione de' disastri nelle miniere di Karwinn e di Cardiff, giustamente osservava: « La morte di 467 minatori non è direttamente l'opera volontaria di nessuno, ma indirettamente è l'effetto del capitalismo individuale, che, per aumentare le rendite, economizza le spese di armamento tecnico delle miniere, non diminuisce le ore di lavoro, non prende tutte le precauzioni preventive indicate dalla scienza ed anche imposte da certe leggi, che però rimangono inapplicabili, perchè la giustizia di ogni paese è altrettanto arrendevole per gl' interessi della classe dominante, quanto severa contro quelli della classe lavoratrice (3). »

Ma una sentenza della Corte di Firenze del 26 gennaio 1895 ed un'altra 8 aprile 1895 della Corte di Genova ne avvisano che nella patria nostra non è smarrito il senso giuridico, e che la giurisprudenza tiene pur dietro agl'ideali dell'epoca nuova, quando si afferma che il padrone ha il dovere di preservare l'operaio, con gli utensili più adatti, non solo dai pericoli inevitabili, ma anche dai probabili, e che il padrone è civilmente responsabile, senza distinzione tra colpa grave e colpa lieve (4).

E ritornando al tema, osservavo che la responsabilità penale poteva risalire al direttore della rete, ma non esiterei ad estenderla a coloro, che, per delegazione dell'assemblea de' soci e del direttore, devono provvedere a' miglioramenti dell'ingranaggio ferroviario.

---

(1) Vanni. *La funzione pratica della filosofia del diritto considerata in sè ed in rapporto al socialismo contemporaneo.* Bologna, 1894.

(2) *Des dommages-intérêts en matière de transports;* 1891, pag. 353. — Gasca. *Codice ferroviario,* II, pag. 55, cit. dal Cogliolo.

(3) Ferri. *Socialismo e scienza positiva.* Roma, 1894, pag. 145, nota.

(4) *Temi Genovese,* 1895, 86. — *Riv. pen.,* vol. XXXIV, p. 347, nota.

Digitized by Google

b) Alla osservanza regolamentare è tenuta una serie di agenti, che si distinguono per le varie incumbenze, alle quali sono destinati; tali sono, i capi e sotto-capi stazione, i telegrafisti, i sorveglianti della manutenzione, i macchinisti, i deviatori, i guardiani, i lampisti, e parecchi altri, che accudiscono con lavoro materiale all'andamento del servizio, ma senza avervi una parte diretta, efficace, essenziale: così, gli untori, i manuali, i cantonieri, e nel personale viaggiante, i controllori.

La Corte di Torino nel 17 febbraio 1886, in causa Marenati, ebbe a ritenere che la guardia ferroviaria, incaricata di dare i segni, che non dà l'opportuno avviso o colla chiusura del disco ripetitore, od, in difetto di questi, con altri segni, dell'ingombro della strada, è colpevole del ferimento volontario, seguito per lo scontro de' treni.

E la Corte d'Appello di Roma nel 12 ottobre 1883, in causa Società Belga Tramway a vapore, ritenne: è in colpa il capo-stazione, che lascia partire un treno con ritardo nell'orario, non osserva le disposizioni regolamentari, e non prende i provvedimenti necessari ad impedire lo scontro dei treni. È in colpa il conduttore, che parte fuori d'orario senza l'autorizzazione del capo-stazione, e non osserva che il macchinista abbia il fuochista. È in colpa il macchinista, che non abbia seco il fuochista pratico, e lungo la via non osserva se vi sieno impedimenti, e non arresta, occorrendo, il treno. Sono quindi tutti responsabili per negligenza ed inosservanza di regolamenti.

E la Corte d'Appello di Torino nel 17 settembre 1888 decise altresì: « il vettore non è prosciolto da responsabilità per infortunii cagionati da carri merci, sebbene nuovi ed in buono stato di conservazione, previamente collaudati, tuttavolta non corrispondenti all'uso cui sono destinati, perchè nel vettore vi è obbligo di sorvegliare le operazioni di carico e scarico delle merci.

La Corte d'Appello di Roma nel 16 dicembre 1888, stabilì: per i regolamenti in vigore la sorveglianza delle barriere nei passaggi a livello sulle ferrovie, quando esse non siano chiuse a chiave, esige sovra luogo la presenza del guardiano, epperò risponde di omicidio involontario il cantoniere, che allontanandosi, e non chiusa la barriera, non potè impedire che alcuno attraversasse i binarii, e fosse investito dal treno (1). »

Così per la inosservanza dell'art. 13 del regolamento 31 ottobre 1873, la mancanza di sbarre per un passaggio a livello, sia pure stabilito a favore esclusivo di un privato proprietario, costituisce tale negligenza

(1) *Riv. pen.*, XXX, 389.

Digitized by Google

da involgere *re ipsa* una colpa grave, e quindi la responsabilità penale di quell'impiegato, che ispeziona quel tratto di linea (1).

Il Tribunale di Perugia nel 20 maggio 1890 sentenziò: l'impiegato ferroviario, che viaggiando su di una locomotiva per ordine dei superiori, ode de' rumori insoliti sotto la macchina, e si affaccia per esplorare donde derivino, compie un atto inerente alle sue funzioni, e se nell'affacciarsi precipita per mancanza della maniglia di appoggio all'angolo del treno, dal fatto deriva la responsabilità civile dell'amministrazione, ed io aggiungo ancora la responsabilità penale dell'impiegato, che dovea curare a che quella maniglia stesse per comodo e sicurezza maggiore degl'impiegati, che devono prestar servizio.

E non solo i regolamenti generali, osservò la Cassazione di Torino (2), è tenuto a far osservare il capo-stazione, ma ancor quelli interni e di dettaglio, e però quando l'arrivo dei treni passeggieri è prossimo, il capo-stazione deve vigilare a far cessare le manovre de' treni merci sui binari, che allacciano i binarii de' treni passeggieri.

La inosservanza regolamentare può avvenire altresì, perchè i regolamenti possono essere molteplici, confusi, contradittorii, e nel processo di Novara ebbe appunto a lamentarsi questo inconveniente, ma lo eseguire rettamente il regolamento è dovere dell'impiegato: il fraintenderlo, il non saperlo interpretare è deficienza, incapacità dell'impiegato medesimo (3).

Fra pronunziati stranieri, la Cassazione di Parigi ritenne responsabile per danni la Società verso di un impiegato, che venne ferito da una vettura del treno per essersi messo in moto senza l'avviso del capo-conduttore, con cui stava parlando; e la responsabilità penale del macchinista nel caso era evidente. Il Tribunale di Lione nel 18 luglio 1886 esaminò questo caso: un manovale si recò in una notte nebbiosa a lavorare su talune rotaie di carrozze manovranti; la responsabilità risalì all'impiegato, che dovea curare a che la stazione fosse illuminata e non tenuta nell'oscurità. La Corte di Aix nell'87 ritenne responsabile la Società per una lesione, che un viaggiatore si produsse, scendendo dal treno, perchè la predella restava molto alta, e lungi dal marciapiede, ove erano al solito destinati a scendere i viaggiatori.

Ma bastano questi casi per una idea più o meno esatta della inosservanza de' regolamenti.

(1) Corte d'App. di Genova, 30 maggio 1890. — *Temi Genovese*, an. 1890, p. 377; an. 1893, p. 119. — Corte medesima, 20 dic. 1892.

(2) 19 febbraio 1888, *Annali*, 166. — Trib. di Civitavecchia, 18 marzo 1893; *Movimento Giur.*, 155. — Cass. di Roma, 6 dicembre 1892; *Cassaz. Unica*, IV, 298.

(3) Cogliolo. Op. cit., pag. 77.

Digitized by Google

c) Gli ordini di servizio e le discipline speciali possono pure dar causa, se inosservati, a disordini ed a conseguenti sventure. Sono svariati gli ordini di servizio per i ferrovieri, ora considerati amministrativamente, ed ora sotto il rapporto esclusivamente tecnico. Ordini, istruzioni speciali vi sono per i capi-conduttori, per i controllori viaggianti, per i guarda-freni, e nel contempo specificate le rispettive attribuzioni: così ordini ed istruzioni speciali furono emanate nel 1° luglio 1870 per la rete adriatica e mediterranea, e tuttora vigenti pel servizio di fermata nelle stazioni, durante il viaggio, all'arrivo nelle stazioni, in partenza. Nel 12 gennaio 1890 furono emanate discipline speciali per la circolazione de' convogli, per la corsa, e pel ritardo; e siccome questa era la parte più importante, si ebbe cura di fermare questi due punti speciali, a' fini della responsabilità: « Art. 200. Il capo-stazione è responsabile di ogni sinistro, che accada nella propria stazione in conseguenza d'ingombro di binarii, non giustificato da assoluta necessità, e di mancata esposizione de' prescritti segnali di protezione. — Art. 201. È assolutamente vietato a chiunque di passare fra l'uno e l'altro dei veicoli di un convoglio, il quale non siasi già completamente fermato o stia per muoversi. »

E l'art. 42 delle Tariffe nell'ultimo capoverso si esprime così: « È pure obbligo del viaggiatore di usare le precauzioni necessarie e di vegliare, per quanto da lui dipende, alla sicurezza ed incolumità della sua persona e delle persone che sono sotto la sua custodia. » Ed in proposito la Cassazione ha esaminato il caso di un viaggiatore, che, sportosi da un finestrino di un vagone, andò ad urtare contro un'opera d'arte, ed, a' fini della compensazione delle colpe, ritenne non potersi senz'altro ritenere responsabile dell'infortunio il vettore, dovendosi prima assodare se e come vi abbia contribuito la imprudenza del viaggiatore (1).

Ma non è il caso di soffermarsi ulteriormente pei varii casi, ne' quali si raffigura la colpa.

5. — Dati questi elementi, il reato va a concretarsi nel danno: la morte, una perturbazione di mente, una lesione personale, che sia cagione al ferroviere, al viaggiatore, all'operaio d'invalidità totale o parziale, ecco gli estremi per i quali si risale alla responsabilità penale. Ma non è solo da questo lato che bisogna guardare il danno: per una inosservanza regolamentare, per un urto occasionale, nelle stazioni possono lamentarsi ben altre conseguenze.

Se i viaggiatori sono già in convoglio, ed un urto violento li smuove e li fa battere da un lato de' vagoni, può avvenire lo sgravo di donna

(1) Marchesini. *Del contratto di trasporto,* vol. I, n. 156. — Cassaz. 15 dicembre 1894. *Foro It.,* I, 133, anno 1895.

Digitized by Google

incinta, presto o tardi, con conseguenze più o meno letali, e una responsabilità penale dovrebbe risalirne a colui, che ne fu causa, e che operò senza le dovute cautele.

Recenti scrittori hanno studiato e dimostrato che le lesioni in donna incinta sono di grave conseguenza verso una duplice personalità: uno spavento, in seguito ad un urto, produce bene spesso lo aborto con conseguenti malattie, nel neonato, di cretinismo, di epilessia ecc.

« Nel 1887, una donna alla fine del terzo mese di gravidanza, in un disastro ferroviario ebbe un forte urto nella colonna vertebrale, nelle regioni dorsale, lombare e sacrale. Essa fu costretta a restare in letto per lungo tempo, lagnandosi di dolori al dorso, rigidità alle gambe, disturbi alla vescica. I dolori al dorso si mantennero fino all'epoca del parto, che avvenne breve tempo prima del normale. Il bambino mostrava le seguenti alterazioni: 1°, al cranio: l'ossificazione relativa di questa età si trovava solo alle ossa temporali, alle regioni sopraorbitali del frontale, alla porzione basiliare dell'occipitale; il resto del cervello era coperto da una sottile membrana; 2°, del canale rachidiano, i primi due pollici erano completi, la parte inferiore della porzione cervicale, e la superiore della dorsale, per un'estensione dai 3 ai 4 pollici erano coperti da una membrana fluttuante, seguivano altri archi vertebrati normalmente chiusi, ed il resto del canale da 7 a 4 pollici era chiuso come sopra da una membrana; 3°, il femore destro era due pollici più corto del sinistro. Il disturbo nello sviluppo della colonna vertebrale rimontava all'epoca della gravidanza, in cui avvenne il trauma. » (M. Aedle, *Arresto di sviluppo fetale in seguito a trauma.* Dublin, *Jurn. of. Med.*) (1).

Per l'art. 48 del regolamento 31 ottobre 1873 potranno essere escluse da' convogli le persone, che portino segni evidenti di malattia, che possa incomodare gli altri viaggiatori; ora avvenendo e risultando che un viaggiatore, dal contatto con un ammalato nello scompartimento, contragga una malattia, la responsabilità penale, qualora la prova risulti evidente, deve addossarsi a quell'impiegato, che omette di eseguire in caso simile scrupolosamente il regolamento, non assicurando tali persone in iscompartimenti separati.

Accennato così a questi casi singolari, in cui la colpa si riflette, è facile assurgere ad altri casi analoghi per rintracciare l'elemento concreto del reato unico, isolato, che sulle strade ferrate o nelle stazioni può verificarsi.

(1) Donati. *Lesioni in donna gravida. (Scuola positiva),* an. V, p. 137.

Digitized by Google

II.

6. — Ma, come nel mondo materiale tutto si specifica, si ramifica, così nell'ordine morale, superorganico, dall'uno si passa al molteplice, al vario, al complesso. Quando la morte, la lesione è isolata, il fatto grave in sè rientra nella ipotesi degli articoli 371 e 375 Cod. pen., perchè la mancanza di diligenza va a ferire la incolumità della persona, ma quando le morti, le lesioni si verificano nello esercizio di un mezzo di trasporto o di comunicazione, si versa in reato contro la pubblica incolumità, e il fatto conseguente assume il nome di disastro (1).

Il disastro accenna a conseguenze fisiche e morali di gravità irreparabile, e però il nostro legislatore contempla il sorgere il pericolo del disastro e il verificarsi del disastro (2). E, se come più volte si è osservato, si medita al pericolo, che accompagna le persone sulle ferrovie, si comprende come questo estremo di fatto dovea essere tenuto presente dal legislatore ne' reati contro la incolumità pubblica. Nella scienza il reato colposo tentato non poteva essere ammesso, contrastandone l'essenza al fine sociale e giuridico: ne' reati contro la incolumità pubblica si dovè riguardare perciò qualche cosa di concreto, che senza contemplare da vicino gli estremi del tentativo, secondo la scuola classica, ne avesse specificato il lato materiale, e la imputabilità politica si ravvisò nel pericolo, che il Carrara distingueva in pericolo corso e in pericolo appreso o di mera previsione.

Non è il pericolo appreso soltanto quello che può costituire la essenzialità punibile, ma il pericolo corso, « il quale nasce da uno stato di fatto, che ha ad un dato momento reso imminente quella violazione. (3) » Con tale elemento del pericolo il reato si presenta perfetto nella sua figura giuridica. Ma, a primo aspetto, la formula del sorgere il pericolo può parere vaga, indeterminata, e bisogna quindi colpirla nel suo momento giuridico e psicologico.

Giuridicamente il pericolo si ravvisa in quello stato di fatto, che sorge pochi momenti prima, che si lamentasse il male maggiore: psicologicamente il pericolo si apprende da quello stato dell'animo, che

(1) Loock. *Der Strafrechtliche Schutz der Eisenbahnen* in *Deutschen Reich.* 1893. — Supper. *Das Deutsche Eienbahnstrafrecht,* 1893.

(2) Relazione Costa al Codice penale.

(3) Programma P. G., § 97.

Digitized by Google

percepisce ed intravede il male, a cui si va incontro, e, non ostante la perturbazione dei sensi, si è ancora a tempo ad evitare le conseguenze ulteriori. È questo lo estremo del reato del sorgere il pericolo del disastro colposo, che bisogna apprendere nelle circostanze di fatto, nelle contingenze, che rivelano o la mancanza di attenzione, o la imperizia o il difetto di osservanza de' regolamenti.

Così fu deciso che risponde del reato previsto dall'art. 314 Codice pen., il deviatore ferroviario, che dimentica di dare uno scambio, e fa sorgere il pericolo di un disastro, come pure il cantoniere, che per mancata vigilanza fa sorgere il pericolo di deviamento di convogli, se avvenisse uno spostamento di binari là, ove dovrebbero comunicare (1).

Il verificarsi del disastro è il passaggio naturale dal pericolo alle conseguenze funeste. Il disastro nel suo concetto comprende danni gravi ed irreparabili, per rispetto alla vita ed alla salute delle persone, e per rispetto alle cose nel loro aspetto economico.

Il concetto promana così spontaneo dalla parola disastro da comprendere anche il danno alla vita delle persone, perchè i convogli ne' loro viaggi trasportano sempre passeggieri, e non vanno mai soli; ... ché ci pare strano come il tribunale di Benevento abbia dovuto affermare che l'art. 314 Cod. pen., è comprensivo di quello previsto dall'art. 375, nel caso di cagionate lesioni tali da non poter dirsi essersi con un unico fatto violate diverse disposizioni di legge. (2).

A questi principii s' ispirarono le definizioni del disastro di Novara avvenuto nell'aprile '91, del disastro di Grassano, nell'ottobre e novembre dello stesso anno, discusso al tribunale di Potenza, del disastro di Pianerottolo, avvenuto il 2 ottobre 1889. Il disastro di Novara avvenne per la mancanza de' freni ad aria compressa; il disastro di Grassano per una frana, che andò ad urtare e ad investire i treni in movimento, quello di Pianerottolo per uno scontro di treni, avvenuto per lo errore di un impiegato. Nel disastro di Grassano in prime cure si ravvisò la colpa, e ne seguì condanna del guardiano e del responsabile civile, ma dalla Corte di Appello di Bologna si ritenne la forza maggiore, ch'era la tesi sostenuta da' difensori della società, in base alla perizia de' geologi, e il processo finì con l'assoluzione di tutti gl' imputati (3). Per l'estero è celebre la caduta del ponte di Mönchestein, avvenuta nel giugno '91, che gettò nella costernazione la massima parte delle famiglie della città di Basilea (4).

---

(1) Cass. 20 giugno, Rossetti e Colasanti. — 2 luglio. Conflitto in causa Denicolari.

(2) 22 febbraio '94. — Quadraro c. Società Ferrovie Meridionali.

(3) Cogliolo, op. cit. — Ferri, Arringa citata. — Lucchini, *Riv. pen.*, '92, 303.

(4) *Riv. pen*, '93, 261.

Digitized by Google

Questi sono i fatti più recenti, registrati negli annali di giurisprudenza da un lustro a questa parte, ma non passa molto che i giornali non annunzino un disastro, un infortunio sulle ferrovie, e mal quindi non ci apponevamo, se nel principio di queste linee osservavamo che bisogna studiare, e con sanzioni opportune tutelare di maggiori guarentigie la vita umana, vittima il più delle volte dell'avarizia del capitale o di questi moderni monopolii industriali, che allacciano ed avvincono, quasi in una spira, la energia umana. Ed è in Italia, che si va dietro ad altri ideali, e si trascura di studiare le leggi, che più sono richieste dalle esigenze sociali.

La Svizzera ha già la legge ferroviaria del 20 marzo, col regolamento del 7 giugno 1876; la Russia la legge del 25 gennaio 1878; la Spagna quella del 23 novembre 1877; la Germania ha la legge del 7 giugno 1871 e il regolamento dell'11 maggio 1874; la Sassonia quella dell'11 agosto 1855; il Würtemberg quella del 2 ottobre 1845; l'Austria ha la legge del 5 marzo 1869 e il regolamento del 10 giugno 1874: la Spagna quella del 23 novembre 1877; l'Inghilterra ha la legge 15 agosto 1871, oltre l'atto 36-37 Vittoria, cap. 48 del 21 luglio 1873, intitolato: *Regulation of Railways act.*

E le legislazioni tutte si soffermarono a contemplare il concetto specifico del pericolo: così il codice badese, le leggi del Würtemberg e della Sassonia, il bavaro e quello dell'impero germanico e dell'Olanda nei §§ 179 e 315.

Uno sviamento di treno può facilmente avvenire per un falso scambio: il pericolo può sorgere per un errore del ferroviere e per la ignoranza de' regolamenti, molteplici nello esercizio delle strade ferrate: ecco la necessità di prendere le mosse, per la responsabilità penale, dal primo elemento obbiettivo della manifestazione del delitto, dal pericolo.

« Se, come si esprime il Ferraris, il problema delle ferrovie s'impone ogni giorno più all'attenzione degli studiosi, e da lungo tempo occupa i governi ed i parlamenti delle nazioni più civili, e ciò sotto lo aspetto economico e commerciale, è indubitato, se ciò che si è fatto non è sufficiente, che il problema ferroviario debba essere studiato sotto lo aspetto della responsabilità a' fini penali per la sicurezza e la tutela delle persone, e, a' fini civili, per i danni (1). Sieno desse ferrovie ordinarie a tipo normale, sieno desse ferrovie stradali, mosse da forze meccaniche, i principii e le conseguenze sono le medesime.

7. — Raffrontiamo per un momento le disposizioni del codice. Con l'art. 371 prima parte si punisce l'omicidio, causato da negligenza,

(1) Ferraris. *Archivio Giuridico,* vol. XXII, pag. 133.

Digitized by Google

inosservanza di regolamenti, e quando questo avvenga isolato sulle ferrovie, nelle stazioni, sui binarî, in lavori sulle ferrovie, in opificii, in cave è la prima parte dell' art. 371, che torna applicabile, perchè con tale disposizione si mira a tutelare la integrità fisica. Nei medesimi sensi va interpretata la prima parte dell' art. 375, N. 1 e 2 Cod. pen. La legge in questo caso non considera aggravanti di sorta, e limita la pena da tre mesi a cinque anni, e la multa da lire cento a tremila pel caso di morte, e con la detenzione sino a tre mesi e la multa sino a lire mille in caso di lesione non grave, e con la detenzione da uno a venti mesi o con la multa da lire trecento a seimila, in caso di perdita di organo, di senso e simili.

Se le morti sono più, o con la morte di una concorrono lesioni di una o più persone, la pena va da uno ad otto anni di detenzione, e la multa non è inferiore alle lire duemila nel caso dell' art. 371, e nel caso dell' art. 375 Cod. pen., se dal fatto derivano le offese di più persone, nel N. 1 la pena va fino a sei mesi e la multa sino a lire duemila, e nel caso del N. 2 la pena va da tre mesi a tre anni, e la multa va comminata oltre le lire mille.

Nessun' altra aggravante è considerata al riguardo del codice, preoccupato solo della pluralità delle offese e delle morti, causate da colpa (1).

Segua il fatto adunque in uno stabilimento meccanico, in un opificio, nell'esercizio di una tramvia, sui binarii, nello scavo di fondazioni, di pozzi, di miniere, nella costruzione di palazzi, di ponti, di viadotti, di monumenti, la pena è sempre quella prevista dagli articoli 371 e 375 Cod. pen.

Se per imprudenza, inosservanza di regolamenti sorga il pericolo di un disastro, o si verifichi sulle strade ferrate, la pena è quella prevista dall' art. 314 Cod. pen., e in questo caso si mira a punire la negligenza, che si esplica, quando i mezzi di trasporto sono in moto.

E alle strade ferrate per l' art. 316 Cod. pen. viene equiparata ogni altra strada, armata con rotaie metalliche ed esercitata col vapore o con qualsiasi motore meccanico.

Se sorga solamente il pericolo del disastro, la detenzione va da tre a trenta mesi, e la multa da cinquanta a tremila, e se si verifica, la pena va da due a dieci anni e la multa supera le lire tremila. Il legislatore ha tenuto presente la economia delle pene per ogni fatto in sè, e con la pena stabilita ha creduto di punire colui, che ha fatto sorgere il pericolo, o ha fatto verificare il disastro.

Ha voluto poi considerare due aggravanti speciali: l' una obbiettiva, prevista dall' art. 328, se, cioè, il fatto avvenga di notte, perchè le

(1) Cass. 17 giugno '90. *Foro it.*, '90, II, 279.

Digitized by Google

difficoltà di salvezza crescono, o in tempo di comune pericolo, di calamità, o di commozioni pubbliche, e la pena va aumentata di un terzo; l'altra subbiettiva, prevista dall'art. 329 Cod. pen., se il delitto avviene per opera di persona incaricata de' servizi, de' lavori, della custodia dei materiali, la pena sarà aumentata da un sesto ad un terzo. Così, se il reato avvenga per opera di un ferroviere; in genere, di una persona del servizio, il reato è aggravato: con l'altra espressione, « incaricata della custodia de' materiali in esso indicati, » cioè nel titolo VII, si accenna a' depositi, alle merci, a' veicoli, e il lagislatore volle render grave la posizione di coloro, che son causa d'incendio: e non sono molti anni un tal Breda rimase vittima per incendio in una vettura Pullman.

Due diminuenti per contro si vollero con specialità contemplare nell'art. 330 Cod. pen.: una obbiettiva, nella tenuità del pericolo, l'altra subbiettiva, nel fatto se il colpevole siasi adoprato con efficacia ad impedirne od a limitarne le conseguenze, e la pena in tal caso andrebbe diminuita da uno a due terzi.

Encomiabile veramente è l'ultima diminuente, perchè per un errore telegrafico, per una disattenzione qualunque si può esser causa di un disastro, e si può dal colpevole in tempo opportuno spiegare tutta la energia a che il disastro non si verifichi. È la risipiscenza, il risveglio delle facoltà intellettuali, il pentimento dell'oprato antigiuridico, antisociale (1), che si volle considerare come una diminuente speciale del reato, e come un alto sentimento di quella legge etica, che affina, purifica la condotta morale degli uomini. Attenuanti generiche poi sono quelle contemplate nella parte generale e comuni a tutti i reati: infermità istantanea, epilessia, apoplessia, ubbriachezza, malattia di mente improvvisa, ecc.

8. — Delineata così la parte positiva, definita e sancita dal legislatore, bisogna esaminare se in materia ferroviaria tutti i vuoti sieno colmati. E non vi ha dubbio che il legislatore è stato diligente, severo comminatore delle pene per i reati, che si commettono nell'atto dello esercizio pubblico delle ferrovie, e deve sempre aversi il disastro e il pericolo del disastro, perchè le disposizioni siano applicate; ma se le morti o le lesioni avvengano isolate, o sieno molteplici, nelle stazioni per una inosservanza regolamentare, se in genere la disposizione di legge è quella prevista dall'art. 375 Cod. pen., non vi è un'aggravante, non una diminuente speciale del reato.

Eppure il legislatore volle aggravare il furto commesso su oggetti de' viaggiatori in ogni specie di veicoli per terra o per acqua, o nelle

(1) Ferri. Op. cit., cap. IV, pag. 591.

Digitized by Google

stazioni, o negli scali di pubbliche imprese di trasporto (art. 403, N. 5), e se aggravò il reato previsto dall' art. 314, quando consumato da un ferroviere, perchè non aggiungere un' aggravante per gli articoli 371 e 375 Cod. pen.? È questo anche un problema sociale: gl' infortunii in genere del lavoro, che meritano l' attenzione dei legislatori a' fini della responsabilità sociale.

Il legislatore nei capoversi degli articoli 371 e 375 Cod. pen. si è preoccupato della intensità delle conseguenze, ma in una revisione del codice non sarebbe opera vana, se con una disposizione comune agli articoli 371 e 375, si dicesse così: « Se il fatto avvenga negli stabilimenti industriali, nelle stazioni, sulle linee ferroviarie, nelle cave, nelle miniere, negli scali di pubbliche imprese, la pena sarà aumentata di due terzi, e non sarà inferiore ad uno ed a tre anni ne' casi rispettivi della 1ª e 2ª parte dell' art. 371; e ne' casi dell' art. 375, la pena non sarà rispettivamente inferiore a' quattro mesi e ad un anno. »

L' aggravante potrebbe riscontrarsi in elementi subbiettivi, in direttori, imprenditori, e in tal guisa si troverebbe mezzo a che gli apparecchi preventivi venissero con maggior sollecitudine applicati.

Ma poichè siamo in materia di *jure condendo,* proporrei un' altra serie di considerazioni.

Chi viaggia in ferrovia è più esposto a pericoli, perchè maggiore è la indifesa personale, e se la qualità di ferroviere rendesse più agevole la consumazione di un reato, non sarebbe inutile elevarne la qualità ad aggravante. Ne' treni si sono consumate delle violenze carnali, e da qualche ferroviere certamente ne' luoghi ove cresce il pericolo, nei tunnel, rese più facili dalla lentezza, con la quale vengono illuminati i veicoli in viaggio, e dalla mancanza de' campanelli di allarme.

Ed è degna di nota questa considerazione, perchè le morti e le lesioni vi hanno rapporto per rispetto all' art. 351 Cod. pen. Non dovevasi dal legislatore contemplare questa facilità, con cui si può consumare un oltraggio all' onore di donna pudica, che va a raggiungere a mezzo della ferrovia il marito o i parenti lontani? Ed è sufficiente l' art. 331, col N. 4? Sono fatti gravi codesti, non nuovi, nè rari, e facilmente verificabili ne' così detti scompartimenti riservati per le signore sole.

Non ha guari si leggeva in un giornale della capitale che una signora in un lungo ed oscuro tunnel, fu vittima a mano armata di una violenza di simil genere, e alla prima stazione, in cui il treno si fermò, la signora non potè neanche riconoscere in nessuno degl' impiegati o de' viaggiatori l' autore della violenza. Ma dato che si fosse ravvisato e scoverto il reo, avrebbesi potuto procedere di ufficio, ritenendo il vagone come luogo esposto al pubblico a' sensi dell' art. 336, N. 2 Cod. pen.? Ecco una indagine non inutile a proporsi. E non esito un

Digitized by Google

momento solo a manifestare una opinione affermativa, perchè i controllori, i capi-treni possono entrare ad ogni piè sospinto ne' veicoli per verificare i biglietti de' viaggiatori, e lungo il viaggio, per osservare se gli sportelli sieno chiusi a garentia della vita delle persone, e nel contempo per provvedere per l'ordine e per la sicurezza del servizio, a' sensi dell' art. 51 del Regolamento 31 ottobre 1873, ed un luogo, in cui l'accesso è facile ad impiegati, a viaggiatori è a ritenersi esposto al pubblico. Ed ecco come analizzando, molte lacune vi sono per una legislazione penale ferroviaria, in cui la ubbriachezza non dovrebbe mai funzionare come attenuante.

9. — Ed avrei finito le osservazioni, che sono andato facendo, se non avessi ad aggiungere qualche cosa sulla competenza e sullo stato della giurisprudenza per la responsabilità civile. Ai fini penali naturalmente la competenza per territorio è determinata dal luogo, ove si verifica il sinistro: così, se un treno della Südbahn austriaca urti con un treno di una delle due società in Italia, è qui che si lamentano le conseguenze, e si applica la legge nostra: se il disastro sia avvenuto per omesso segnale dell' impiegato della Südbahn e sia cittadino austriaco, torna per la procedura di punizione applicabile l' art. 3 Cod. pen. Ma la giurisprudenza non si è occupata di questa competenza, su cui ogni questione è muta, ma dell' autorità competente a giudicare, e gli art. 371 e 375 rientrano sempre nella competenza del tribunale, come pure l'art. 314; ma se all' art. 314 si unisce l' aggravante dell' art. 329 Cod. pen. si ha una risultante di pena, che esorbita la competenza del tribunale, e competente a conoscerne è la Corte di Assise (1).

Così decise la Cassazione, in linea di conflitto, in causa Camici ed altri, in occasione del disastro causato dal tram elettrico a Firenze; e così pure in occasione di un disastro ferroviario, causato dalla negligenza del macchinista (2).

Nè la prescrizione, prevista dagli art. 91 e 95 del Codice, metterà nell' obblio un disastro o un lagrimevole sinistro, perchè l' allarme sociale, che ne sorge spontaneo, non si calma, nè si acqueta, nè dimentica così facilmente il fatto: ogni vittima ha il suo parente, il fratello, l'amico, che ricorda l'estinto alla pietà, alla giustizia sociale.

10. — Ma accanto alla responsabilità penale sorge la responsabilità civile, ed amendue sono come due rami sul gran tronco della responsabilità giuridico-sociale. Sui danni provenienti dagl' infortunii sul

(1) Lucchini. Op. cit. pag. 465. a. 1891

(2) [illegible] Su [illegible] giuridico della responsabilità civile del padrone o del committente pei danni cagionati dal domestico o commesso. *Foro Italiano*, 1890, II, 296.

Digitized by Google

lavoro, da' sinistri ferroviarii in Italia non vi sono che principii comuni e generali di diritto. Gli studii dell' età nuova non si sono concretizzati in una legge speciale, perchè il diritto industriale non ha avuto presso di noi quello sviluppo, a cui è giunto presso le altre nazioni. Gli art. 1151 e 1152 del Codice civile e l'art. 290 della Legge sulle Opere pubbliche sono le norme di diritto per la responsabilià.

In Germania la legge 7 giugno 1871 prescrive che se, nello esercizio di una ferrovia, una persona rimane morta o ferita, l' imprenditore risponde del danno, salvo che provi che il sinistro fu causato da forza maggiore, o da imprudenza del morto o del ferito. In Inghilterra la legge 15 agosto 1891 sancisce del pari che se la morte di una persona sia causata da atto doloso o colpa tali, che se non fosse avvenuta la morte, il danneggiato avrebbe avuto diritto ad istituire un'azione di risarcimento per questo titolo, l' individuo, responsabile in tal caso, sia responsabile anche quando sia avvenuta la morte, e tale azione deve andare a benefizio del coniuge, de' genitori o figli della persona uccisa.

In Austria la legge 5 marzo 1889, come la legge scozzese, ammettendo il danno eventuale ed incerto, presume la colpa della compagnia, salvo la prova che il danno avvenisse per forza inevitabile in base ai §§ 1325 e 1326 Cod. civ.

In Isvizzera la legge 1° luglio 1875 stabilisce la responsabilità della compagnia per ogni danno, morte o lesione avvenuta nella costruzione di una linea, sempre che sieno conseguenza di colpa qualunque della impresa, salvo la prova della forza maggiore o colpa de' viaggiatori o di persone non impiegate al trasporto, e senza che siavi colpa imputabile all'amministrazione (art. 1, 2 e 3).

In Italia si ebbe il progetto Zanella, che prescriveva che avvenendo per infortunio su di una ferrovia la morte o la lesione di alcuno, l' impresa n' era sempre responsabile, salvo provasse che l'avvenimento era dovuto ad un accidente imprevedibile e inevitabile, o per colpa del danneggiato, sempre che questa non fosse provocata dall' impresa o da' suoi dipendenti (1).

Presso noi i legislatori hanno più tenuto presente il gran lato della questione sociale, degl' infortunii degli operai sul lavoro, che pure hanno attinenza grandissima col tema che ne occupa, per le sventure, a cui i ferrovieri spesso vanno soggetti per imprudenza propria, per colpa di altri impiegati medesimi, per economia delle società sul personale (2).

---

(1) ZANELLA. *Sulle guarentigie delle persone dagli avvenimenti sulle strade ferrate.* Padova, 1870.

(2) Anche in questa sessione parlamentare si discute un progetto di legge sugl' infortuni del lavoro.

Digitized by Google

Il progetto Chimirri, 18 aprile 1891, imponeva agl' imprenditori l'assicurazione obbligatoria a favore degli operai, e tendeva ad esonerare i padroni dalla responsabilità civile sulla base del rischio professionale.

La legge 6 luglio 1884 sugl' infortuni in Germania, e quella 1° giugno 1891, sono il codice dell'operaio e dell'imprenditore.

I progetti Grimaldi e Berti, fondati sul sistema della inversione della prova del fortuito e della colpa dell'operaio a carico dell'imprenditore, non approdarono neanche al Parlamento.

Data la mancanza di una legge, rifuggendo dalle antiche tradizioni del diritto, taluni vorrebbero far consistere il fondamento della responsabilità delle compagnie industriali, delle società nella teorica della rappresentazione, e al concetto della locazione di opera si sostituirebbe il mandato. In Germania il Gierke e il Karlowa fanno delle distinzioni tra coloro, che deliberano nel seno della persona giuridica, e quelli, che eseguono. In Italia il Chironi (1), il Cogliolo ritengono insufficiente l'art. 1153, e aderendo alla nuova teorica, insegnano doversi avvezzare la mente ad un concetto razionale e vasto, perchè la funzione del trasporto a tipo anonimo mal si concilia col concetto di committente, e, per rispetto a' ferrovieri, di commessi. Ma tale dottrina non trova riscontro nella nostra giurisprudenza (2), ove agli impiegati si ascrive la medesima responsabilità, che il codice stabilisce per i commessi nello esercizio delle loro incombenze, e queste, pel commesso, devono essere la occasione pel fatto dannoso: *eius rei gratia qua praepositus fuerat.*

In proposito la Cassazione, 6 maggio 1891, causa Viller, decise che il fatto del coochiere rende responsabile anche la società anonima dei tramway, che nel giro delle incombenze affidategli commise quel danno, sulla presunzione della *culpa in eligendo:* L. 5, § 6. Dig. 44, 7. Nel 13 agosto 1889 la Cassazione medesima affermò che se il domestico delega ad uno il trasporto de' prodotti campestri in un carro in città, e questi investe un passeggiero, il padrone non ne è responsabile. La Corte di Appello di Catanzaro nel 13 dicembre 1888, ebbe a ritenere la irresponsabilità della società delle Ferrovie meridionali, che aveva ceduto un treno col relativo personale ad un'altra impresa, e questo oprando per conto di costei urtò in un altro treno in modo che un certo Arlotta cadde fra le rotaie, e vi ebbe rotte le gambe, e mossa dalla considerazione che i commessi erano sottratti alla sua vigilanza,

(1) Chironi. Op. cit.

(2) Bolaffio. « Sul fondamento giuridico della responsabilità civile del padrone o del commesso pei danni cagionati dal domestico o commesso. » *Foro Italiano,* 1890, II, 128.

Digitized by Google

e destinati in incombenze a lei sconosciute, e la responsabilità poteva ravvisarsi invece nella impresa tomporaneamente cessionaria (1).

Ed essendo a carico del responsabile civile la presunzione *juris et de jure* della *culpa* in eligendo o vigilando, ciò non esclude però che sia a lui interdetto la contro-prova del caso fortuito o della colpa del danneggiato. Così la Corte di Appello di Milano nel 27 dicembre 1889, confermò esser responsabile la società ferroviaria verso i viaggiatori per danni a causa di un disastro, se non dimostra essere avvenuto senza sua colpa, e deve dare la prova della forza maggiore imprevedutа ed imprevedibile, se la deduce.

Certi fatti portano con sè la impronta del caso fortuito: un terremoto che rovesci un treno, un nubifragio che lo incolga, un fulmine che lo colpisca: non così se una frana faccia deviare il treno, perchè può essere, è vero, istantanea, ma è sempre preceduta da movimenti tellurici, da indizi, che possono mettere sull'avviso i guardiani, i cantonieri che invigilano sulla strada, e possono segnalare un guasto od altro inconveniente. Fu questo il punto, ove s'impegnò con ardore la discussione nel processo del disastro di Grassano.

La rottura di un ponte, una inondazione è sempre preceduta da qualche indizio, che osservato a tempo, può essere segnalato e mettere sull'avviso, ed ecco come bisogna essere oculati e severi in casi simili.

Alla stregua dei medesimi principii la Corte di Appello di Venezia nel 12 aprile 1889 ebbe a decidere che la Ferrovia non è assicuratrice della vita del viaggiatore, e non risponde di danni, se usando precauzioni avesse potuto evitarlo, applicando il caso a caduta in causa di manufatti nella stazione, approvati dall'autorità governativa. La Cassazione di Torino, nel 23 settembre 1886, rigettò la domanda di danni promossa da un capo conduttore per un urto contro una sagoma, richiesta pel servizio ed egualmente approvata dall'autorità governativa (2). Identici principii vigono nella giurisprudenza inglese (3).

Ma se l'azione è per l'art. 1159 Cod. civ. il danneggiato deve pur provare la colpa del commesso: in taluni casi la colpa è in *re ipsa*, ma in altri si rende difficile, impossibile, ed ecco come le società si liberano della responsabilità. Il legislatore non ha voluto occuparsi del trasporto delle persone, « perchè la responsabilità, di cui si tratta, non ha sempre immediata connessione col contratto di trasporto, e perchè, d'altronde, le desiderate disposizioni avrebbero uno scopo, che s'ispira ad idee più elevate di quelle, che possono entrare nel campo di una

(1) *Foro Italiano*, anno 1887, I, 294.
(2) *Foro Italiano*, anno 1889, I, 882.
(3) Hodgs. *A treatise on the law of Railway*, pag. 554.

Digitized by Google

legge di diritto privato, qual'è il Codice di commercio (1); » per contro i fautori della teorica della rappresentanza, sulle orme dell'art. 328 Cod. comm. e 290 Legge sui Lavori Pubblici, ritengono il danno essere contrattuale, e quindi, tranne il fortuito, la società è sempre responsabile. Lodevole è lo intento de' novatori, e la teorica non è sconosciuta neanche dal Giorgi, quando, dopo aver detto che la teorica della rappresentanza aveva fatto capolino in Germania, a segno da essere discussa per essere introdotta nel Codice civile, afferma: « Il concetto giuridico della rappresentanza potrebbe meglio sostenersi verso gli enti collettivi, eretti in persone giuridiche, come le società, le compagnie industriali, e, in certi rispetti, il Comune e lo Stato (2). »

Ed ecco come una legge ferroviaria è richiesta dalle esigenze della scienza e della pratica.

Come conseguenza di questa diversità di concepire il fondamento della responsabilità civile, è l'altra questione se l'indole dell'azione sia commerciale o civile, e la giurisprudenza si è variamente pronunziata.

Noi riteniamo che se l'azione, che si esperimenta, risulta da' delitti esaminati, la colpa è essenzialmente aquiliana, e l'azione è civile: il contratto di trasporto è la occasione, non la essenza del rapporto giuridico, e però ben decise in questi sensi la Cassazione di Napoli nel 13 luglio 1895, Ferrovie Adriatiche c. Vercillo. Solo è a ritenere che se la responsabilità sorgesse per infortunio in servizio, senza che l'azione dipendesse da reato, nello stato del diritto, può parlarsi dell'azione commerciale (3), e in tal caso, trattandosi di *actio ex contractu*, può seguirsi l'opinione prevalente (4).

Molti altri e gravi problemi si riannettono alla questione ferroviaria: i danni, la prova, la valutazione di questi, ed a chi possano competere. In un procedimento penale tali questioni si presentano come essenza del processo stesso, perchè con la via spedita dell'azione connessa si può ottenere una liquidazione completa. Nel danno si comprenderanno gli affetti spezzati, la carriera interrotta, l'avvenire mancato, ed oltre i parenti, potranno intentare l'azione i creditori del morto, a mente dell'art. 1234 Cod. civ. Nè solo i danni materiali si comprenderanno, ma anche i morali, che sono oramai una conquista della scienza.

Ma presso di noi la industria ferroviaria è bambina, avvince nel suo organismo operai e viaggiatori, e i danni o sperati od ottenuti si ri-

---

(1) Verbali della Commissione, n. 1.

(2) Giorgi. Nota nel *Foro Italiano*, 1891, II, 358.

(3) *Foro Italiano*, anno 1895, I, 693, 495.

(4) Flora. « Presunzione di colpa e trasporto di persone per ferrovia. » *Giur. It.*, XLV, pag. 289. Cfr. art. 1631, 1644 Cod. civ., 388 Cod. comm.

Digitized by Google

ducono spesso ad una derisione, quando pure per le molte vicende, a cui un giudizio va soggetto, non vengano frustrati (1).

11. — Ed avrei finito, se non credessi opportuno aggiungere due considerazioni. Anche tacitata la parte offesa, resta la responsabilità civile delle ferrovie, per le spese, a cui lo erario va soggetto per lo accertamento del reato, ed a questo deve pure por mente la pubblica accusa, ed ecco la utilità ad essersi soffermati un tantino su questo lato della responsabilità (2).

Intanto una forza operosa muta i luoghi ed i tempi; i bisogni e le esigenze sociali crescono; in poco tempo si son viste succedersi più leggi su di un medesimo argomento, a segno da far ricordare i versi dell'Alighieri:

. . . . . a mezzo novembre
Non giunge quel che tu d'ottobre fili.

Ed è a sperare che i cresciuti rapporti economici faranno sentire più che urgente il bisogno di una legge ferroviaria, a somiglianza degli altri Stati.

Ma se la legge è il rapporto necessario delle cose, dessa ha bisogno di un periodo di preparazione. Le statistiche giudiziarie dovrebbero, da oggi innanzi, segnare in apposite rubriche il numero delle morti, seguite sulle ferrovie, e perchè causate, se da sola inosservanza di regolamenti, ovvero dagli altri elementi, in che la colpa si differenzia: si avrebbe così pure la statistica de' momenti, in cui per la inerzia delle qualità intellettive si verifica il reato colposo (3).

F. CAMPOLONGO
Sostituto Procuratore del Re a Napoli.

(1) FERRI. Op. cit., pag 696. — GAROFALO. *Riparazione alle vittime del delitto.* Torino, 1886.

(2) SALUTO. *Commenti alla Procedura Penale,* vol. VI, n. 2032. — LUCCHINI. *Elementi di Procedura* Firenze, 1895, n. 200.

(3) Cfr. COSENZA. *Relazione sul Casellario.* Torino, 1895. — FLORIAN. « La Statistica de' motivi determinanti al reato » nella *Scuola Positiva,* anno V., pag. 207 e seg.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google